Quest'anno la crisi della Casa di Maranello ha fatto perdere qualche spettatore televisivo, e non solo in Italia

Circus, detteranno legge cinque scuderie

Dal 2006 saranno in prima fila anche Honda e Bmw, oltre a Ferrari, Renault e Toyota

La Renault con il neo-campione del mondo Fernando Alonso esce dai box durante le prove libere di ieri mattina sul circuito di Suzuka.

SUKUKA Stagione chiusa, titolo piloti assegnato. Aspettiamo solo la fine del campionato mondiale. Certo, c'è pur sempre da assegnare il titolo Costruttori che ai box e ai giganti del mondo delle quattro ruote sta a cuore quasi più di quello piloti che offre comunque grande visibilità.

Ma la Formula Uno di quest'anno, una volta incoronato Fernando Alonso suo nuovo, giovane re, sembrava non dovesse offire più niente altro.

Invece la vigilia del Gp del Giappone è stata scossa dalla notizia della completa acquisizione da parte della Honda del team Bar. Al di là di quelli che potranno essere i dettagli di questa nuova operazione (uno junior team con Sato, dopo l'arrivo di Barrichello al fianco di Button, a esempio) l'iniziativa del colosso nipponico fa da preludio a una stagione che per la Formula Uno sarà ancora più avvincente.

Nei prossimi anni, infatti, i colossi del mondo dell'automobile che agiranno col proprio nome in bella evidenza saranno diversi: dopo Ferrari, Renault e Toyota, infatti anche il nome Honda correrà in primo piano, seguendo del resto la strada già imboccata diverse settimane fa dalla Bmw, che ha acquisito il team elvetico della Sauber per farne la propria scuderia.

Una tendenza quindi che sembra ormai consolidarsi. Potrà anche essere in crisi di pubblico, la stagione negativa della Ferrari ha forse fatto perdere qualche spettatore televisivo (non solo in Italia a dispetto di chi riteneva dannoso lo strapotere delle Rosse di Maranello), ma la vetrina garantita dalla Formula Uno viene evidentemente ritenuta ancora importante e prestigiosa da parte di alcune delle industrie automobilistiche più importanti.

Quasi come a dire che finora si era scherzato, ma che ora si fa sul serio. Gli investimenti, al di là delle regole e delle riunioni che mirano al contenimento dei costi, non mancheranno certo, e manterranno la Formula Uno nel ruolo di espressione più avanzata tecnologicamente del mondo della velocità.

Anche la scelta di mettere in piedi delle scuderie «B» o, come vengono chiamati, dei «team junior» sembra indicare come i motoristi non vogliano lasciare nulla al caso, ma anzi come cerchino più dati e più opportunità possibili per crescere.

Una strategia addottata dalla Red Bull con la Minardi, ma che probabilmente adotterà la stessa Honda creando un altro team, forse già dal prossimo anno. E che nel 2007 potrebbe riguardare la Toyota, che sembra interessata all'acquisizione della Williams.

Per la Ferrari quindi tornare al vertice sarà più dura, ma si tratta di una sfida comunque affascinante.

Frattanto in Formula Uno ci sarà una nuova squadra, la numero 11, la cui identità «verrà resa nota in tempi brevi».

Lo ha confermato ieri al circuito di Suzuka, nella prima giornata di prove libere per il Gp del Giappone in programma domani, l'alto dirigente della Honda Yosuhiro Wada.

«Sappiamo che si tratta di un gruppo indipendente, non legato ad alcuna scuderia della F1 e molto motivato. L'annuncio sarà dato tra non molto dalla nuova scuderia» ha affermato.

Wada, che non fornito indicazioni di sorta su quale possa essere la nuova squadra, ha precisato che la Honda «sta seriamente pensando a fornire alla nuova scuderia i motori, ma non solo, forse anche assistenza tecnica» .

Il pilota giapponese Takuma Sato, che nel 2006 sarà rimpiazzato da Rubens Barrichello alla guida della Honda, che ha rilevato tutte le azioni della Bar, ha confermato di «aver ricevuto, subito dopo il Gp del Brasile» un'importante offerta per correre ancora in F1 l'anno prossimo. «Non posso ancora dire - ha aggiunto - se questo avverrà con la nuova scuderia che sta per nascere, oppure con un'altra di quelle già esistenti. Posso solo dire che continuerò a correre come pilota di F1 nel 2006».

Davide Portioli

LAUDA

«Schumacher? Non credo debba ritirarsi»

Niki Lauda

LONDRA «Non credo proprio che Michael Schumacher debba ritirarsi». Lo sostiene l'ex pilota Nicky Lauda in una intervista al quotidiano «The Guardian». «Il tedesco della Ferrari viene da una stagione difficile - ha un notevole distacco dal neo-campione Fernando Alonso, ma è ancora il pilota migliore al mondo. I cambiamenti delle regole quest'anno gli hanno reso la vita più difficile ma sono convinto che dovrebbe continuare per dimostrare di essere ancora in grado di vincere. Che Michael sia più determinato che mai, e che abbia la voglia di continuare a correre nella prossima stagione è indubbio. Sicuramente vorrà dimostrare ai suoi giovani rivali come Alonso e Raikkonen di essere in grado di risollevarsi. Nessuno meglio di me è in grado di spiegare come sia difficile per un pilota prendere la decisione di ritirarsi».

LIBERE

Secondo tempo per il tedesco sette volte campione del mondo, quarto per Barrichello

Al venerdì le Rosse tornano tra i top team

SUZUKA Prima giornata di prove libere dalle indicazioni contrastanti, ieri, per il Gp del Giappone di F1 sul difficile circuito di Suzuka, che vedono, al termine di due sessioni disputate in un tempo nuvoloso prima e con la pioggia dopo, le due Ferrari di Michael Schumacher e Rubens Barrichello al secondo e quarto posto. Sono state battute solo da due piloti collaudatori, Ricardo Zonta su Toyota, in testa, e Pedro de La Rosa, su McLaren Mercedes, terzo.

I tempi fatti segnare dai quattro piloti sono stati tutti abbondantemente sotto la pole position di Schumi lo scorso anno a Suzuka, che fu di 1'33"542, in condizioni diverse di pista, all'indomani di un giorno di acquazzoni per il passaggio di un tifone. Zonta ha girato in 1'30"682, l'ex campione del mondo Schumacher 1'31"716, de La Rosa 1'31"821 e Barrichello 1'32"267.

Più staccati gli altri, Kimi Raikkonen, McLaren Mercedes, quinto in 1'32"949, il neo-campione del mondo Fernando Alonso, su Renault, ottavo, in 1'33"259, preceduto dalla coppia della Toyota, Ralf Schumacher e Jarno Trulli.

«Non posso dare alcuna valutazione del tempo. So solo che nelle seconda sessione di prove Barrichello e io abbiamo girato entrambi con gomme nuove, il che ha dato un grande vantaggio rispetto alle altre squadre che le gomme nuove le avevano usate nella prima sessione del mattino», ha detto Schumacher.

Estrema prudenza dunque, soprattutto perché le libere del venerdì quasi mai danno indicazioni probanti per le qualifiche e soprattutto per la gara. E nella prima sessione della mattina le due Rosse erano state lontanissime dal vertice, con Barrichello 16.o e Schumi addirittura 18.o.

L'unico dato indiscutibile emerso è la conferma della fragilità della McLaren di Raikkonen, che ha dovuto sostituire il motore, rottosi nella prima sessione, e sarà dunque penalizzato con la retrocessione di dieci posti sulla griglia di partenza domani. «Non s'è visto nulla - ha commentato il direttore sportivo della Renault Flavio Briatore - i nostri due piloti non hanno spinto al massimo».

A sinistra Fernando Alonso con Flavio Briatore. Al centro uno striscione con un gruppo di sostenitori di Alonso. A destra il neo-iridato mentre arriva in scooter ai box.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP
DOMANI A SUKUKA

Briatore: «Ma questo è un titolo meno importante, è stato istituito dopo quello piloti»

Sprint duello McLaren-Renault

Tra Giappone e Cina si deciderà sull'iridato Costruttori

TEST

Le Frecce d'argento sono le più veloci

SUZUKA Jerez vede ancora le Frecce d'argento su tutti. Arrivano conferme dai test collettivi. Prima di spedire il materiale alla volta di Suzuka, la maggior parte delle squadre del Circus si è data appuntamento sul circuito iberico per la classica sessione di prove.

Come d'abitudine quest'anno il miglior tempo è stato fatto segnare da una McLaren Mp4-20b, guidata nell'occasione dal collaudatore Pedro de La Rosa. Lo spagnolo ha piazzato un tempone di quasi mezzo secondo inferiore a quello di Franck Montagny (tester Renault), crono utile per precedere anche l'altra McLaren, condotta da Alexander Wurz.

Poco più lenta è risultata la Bar-Honda (quarta con Anthony Davidson alla guida), mentre segnali di risveglio arrivano dalla Williams, competitiva sia con Webber sia con Pizzonia; quest'ultimo è stato confermato nel ruolo di titolare sia per la gara di Suzuka sia per l'ultimo appuntamento stagionale, ovvero per il Gp in Cina.

A proposito di Williams, è da notare l'impiego a Jerez di Nico Rosberg (figlio di Keke, campione del mondo '82 proprio con la squadra di patron Frank), neo-campione della categoria Gp2 e in predicato di diventare titolare per il team di Grove forse già a partire dalla prossima stagione.

SUZUKA Dopo che il titolo piloti è andato allo spagnolo Alonso, pilota della scuderia francese, McLaren e Renault lanciano l'ultimo sprint-duello per il titolo Costruttori riservato ai due team dominatori della stagione Promette battaglia il Gran premio del Giappone.

Il titolo piloti è assegnato da due settimane, ma il trionfo anticipato di Alonso non svilisce certo gli ultimi due appuntamenti 2005.

L'alloro costruttori resta più che mai in bilico fra McLaren e Renault, separate da due punti solamente, e quanto i diretti interessati tengano a fregiarsene traspare chiaramente dalle dichiarazioni ufficiali.

A Suzuka sarà battaglia, autentica. Autentica come raramente è capitato di vedere quest'anno. Banditi i giochi di squadra, ormai inutili, a Fisichella e Montoya la pista sembrerà più libera del solito.

Pienamente svincolati dai rispettivi compagni ed ex duellanti per il titolo conduttori (Alonso e Raikkonen rispettivamente), le due ex seconde guide avranno un opportunità d'oro per riabilitarsi all'interno del team.

Fernando Alonso

«Ma il mondiale costruttori non è così importante - è la posizione di Briatore - è stato istituito dopo quello piloti».

Forse nemmeno il manager piemontese crede davvero a questa affermazione, certo può fare comodo sostenerla in vista di una probabile sconfitta, preventivabile contro la fortissima McLaren.

Come riportiamo a parte, le frecce d'argento hanno confermato una superiorità indiscutibile anche nei test svolti a Jerez (dal 27 al 30 Settembre); pensare di batterle diventa difficile anche per la Renault, regolare e competitiva, ma non all'altezza delle monoposto di Woking.

Si profila, quindi, una divisione dei bottini iridati, fatto che non accadeva dal '99, quando la Ferrari campione fra i costruttori non impedì ad Hakkinen (McLaren) di conquistare il secondo mondiale consecutivo.

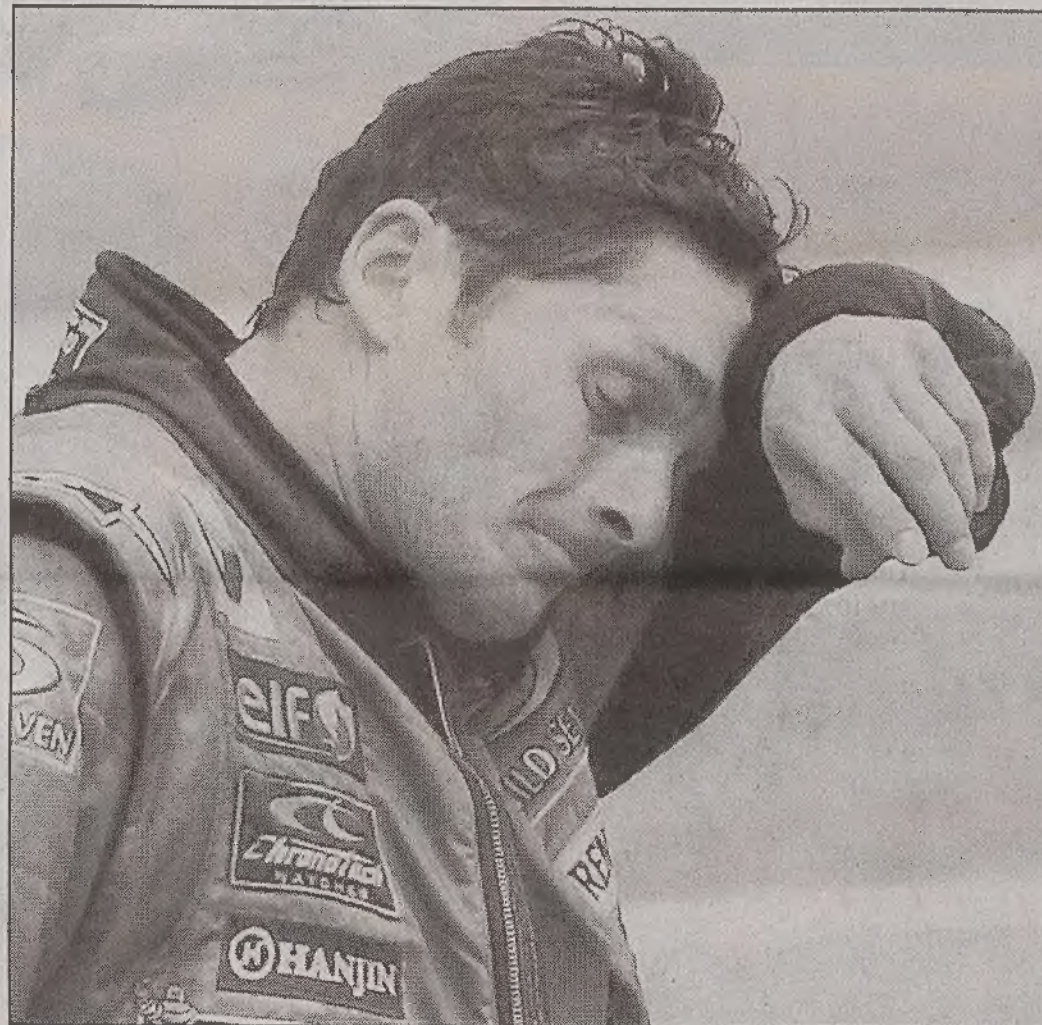
«Adesso puntiamo tutto sul marche, è naturale - confida Raikkonen - l'altro titolo d'altra parte era perso da tempo, solo la matematica mi ha tenuto in gioco fino al Brasile».

Più determinato che mai appare Alonso, pronto a celebrare nel migliore dei modi la sua recente investitura: «Quando mi siederò nella mia Renault sarò concentrato come sempre, determinato a conquistare punti importanti per la scuderia. I festeggiamenti sono passati e ora non dovrò più correre per conquistare piazzamenti».

Marco M. Nagliati

IL CASO

Il pilota romano: «Ho corso con una macchina concepita e costruita per Fernando»

Fisichella: «Non sono un comprimario»

Giancarlo Fisichella non si sente inferiore a nessuno: quest'anno sfortunato.

SUZUKA Giancarlo Fisichella non ci sta a sentirsi il comprimario su un gradino più basso del compagno di squadra Renault e neo-campione del mondo Fernando Alonso. «Non mi sento inferiore a nessuno - ha detto ieri conversando con un gruppo di giornalisti -. Quest'anno mi è andata male per una serie incredibile di contrattempi e di sfortuna».

Il pilota italiano ha puntualizzato anche su una serie di considerazioni fatte ieri in conferenza stampa dal direttore sportivo della Renault Flavio Briatore. «Fisichella - aveva detto - è stato bersagliato dalla sfortuna. Inoltre ha pagato lo scotto del suo primo anno in una squadra di alto livello e di dover correre insieme con un Alonso assolutamente sbalorditivo. Non era facile per nessuno quest'anno misurarsi con un pilota in uno stato di grazia eccezionale». « I miei problemi - ha tenuto a dire il pilota - sono nati dal fatto che ho dovuto correre con una macchina concepita e costruita appositamente per Alonso».

A sinistra le due Ferrari che correranno a Suzuka con lo stemma di Torino 2006. Al centro alcune modelle giapponesi davanti al box Ferrari. A destra Schumi, mentre esce per le libere.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP
DOMANI A SUZUKA

La Ferrari paga il ridimensionamento dell'organico effettuato a inizio stagione

«Impossibile stare sempre avanti»

Il tedesco: «Sta per chiudersi un'annata avara di soddisfazioni»

SUZUKA Maranello paga la fuga dei tecnici. E il miglior progettista è pronto ad andare ai tropici La Ferrari prova le gomme e incrocia le dita. Le Rosse cercano la vittoria. Schumacher: impossibile stare sempre avanti.

La penultima opportunità di ben figurare nel mondiale 2005 non nasce sotto i migliori auspici per la Ferrari. Sarà la pista di Suzuka a dire se e quanto le monoposto rosse abbiano avvicinato i migliori, tuttavia gli ultimi test svolti a Le Castellet non lasciano ampio spazio all'ottimismo. La Bridgestone ha presentato mescole di tutti i tipi (di queste prove parliamo a parte), è presto tuttavia per sapere se le coperture giapponesi siano finalmente all'altezza.

Non sono le gomme, comunque, l'unico aspetto da migliorare sensibilmente. La Ferrari paga anche il ridimensionamento dell'organico, necessità che proprio a inizio anno è costata a Maranello un consistente numero di teste. Diversi tecnici della Gestione sportiva anziché accettare un ridimensionamento hanno colto proposte allettanti provenienti da altre squadre, lasciando qualche buco nell'organico.

La perdita più pesante, tuttavia, risale a qualche stagione fa e riguarda il passaggio dell'aerodinamico Nick Tombazis dalla corte della rossa alla McLaren. Un trasferimento che da solo non giustifica il repentino cambio di prestazioni tra le scuderie, tuttavia non è un mistero che a Maranello vogliano rinfoltire le fila degli aerodinamici per risalire la corrente avversa.

Michael Schumacher

Qualche apprensione deriva anche dalle decisioni di Rory Byrne, il progettista delle ultime, vincenti, Ferrari; il sudafricano prima o poi riprenderà a gestire un diving center in qualche paradiso tropicale (attività che svolgeva dopo l'esperienza in Benetton e prima della Ferrari) e, sebbene il progetto F2005 porti la firma di Aldo Costa, la sua partenza dovrà essere gestita al meglio.

Rory Byrne

Gomme ma non solo, dunque, per tornare grandi. Obiettivo, quest'ultimo, da raggiungere senza fretta e con la serenità che deriva dalle parole di Michael Schumacher: «Confermo - sostiene il campione tedesco -, di non essere stupito dei problemi incontrati quest'anno. Non è pensabile restare al massimo sempre, prima o poi è normale arrivi qualche guaio. A noi è successo adesso, dopo tante stagioni trionfali».

Esame lucido, con una postilla davvero gustosa per i tifosi della Rossa: «Sta per concludersi una stagione tribolata e avara di soddisfazioni, questo però è un grande stimolo per noi. Io e la squadra vogliamo tornare al top dal 2006, lottare per i titoli mondiali. Sarà la sfida con la quale ci confronteremo e l'obiettivo durante l'inverno».

Idee chiare, insomma. Ma per domani cosa dobbiamo attenderci? «Le prove libere ci mostreranno a che punto siamo, se a Suzuka possa arrivare un buon risultato lo sapremo solo dopo i primi riscontri della pista».

In Giappone la Ferrari non lascia nulla di intentato, dunque, ma lobiettivo è chiaramente già puntato sul 2006.

Marco M. Magliati

PNEUMATICI

Alla ricerca delle mescole più performanti sulla pista francese di Le Castellet

Tante gomme ma con brutte prestazioni

SUZUKA In pista con tutte le mescole ma il cronometro non sorride. Come d'abitudine quest'anno, la Ferrari ha preparato le monoposto per la trasferta mondiale in solitudine.

Nell'occasione non è stato scelto uno dei circuiti di casa, bensì la pista francese di Le Castellet, proprietà di Bernie Ecclestone.

Lungo i 4,145 km del tracciato 2C Michael Schumacher e il collaudatore Marc Genè hanno compiuto rispettivamente 866 e 961 km, spesi in gran parte alla ricerca delle gomme più performanti.

Le tantissime mescole portate in Francia sono state provate soprattutto lungo tratti lenti, quelli in cui le Bridgestone rendono peggio; allo scopo si sono inserite alcune chicane per rallentare il ritmo dei piloti.

L'esito va verificato in Giappone, tuttavia non sembra che i progressi registrati siano sufficienti per puntare a quella vittoria salva-stagione tanto invocata dal presidente delle rosse Montezemolo.

> Michael: «Vogliamo trarre il meglio da ogni situazione. Vedremo in pista»

«Abbiamo fatto test intensi - ha commentato Schumi - con tante diverse soluzioni che abbiamo voluto verificare nelle ultime prove. Vedremo in pista se saremo più competitivi rispetto alle ultime uscite, di certo vogliamo trarre il meglio da ogni situazione».

m. m. n.

Gomme Bridgestone, tra le cause dell'anno-no Ferrari.

A sinistra Nick Fry «chief executive» della Bar Honda con Yasuhiro Wada presidente della Honda. Al centro Schumi nella sua solita partita di calcio, a destra un agente della sicurezza.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

DOMANI A SUZUKA

La Casa del Sol levante in veste di motorista ha già conquistato sei allori mondiali

Dal Giappone la sfida Honda

I nipponici acquistano le azioni Bar: «Avremo due piloti vincenti»

SUZUKA La sfida della Honda parte da Suzuka Acquisirà tutte le azioni Bar «Avremo due piloti vincenti». Il colpo grosso va in scena nel salotto di casa. La Honda ha infatti annunciato, alla vigilia del Gp che si correrà domani sul circuito di Suzuka, la totale acquisizione del pacchetto azionario della Bar.

Una dichiarazione importante, una sorta di promessa di impegno ancora più rilevante del colosso nipponico, che non può non avere effetti sul panorama del Circus. Il motorista giapponese del resto ha già scritto pagine importanti della storia della Formula Uno, un investimento così importante sta a significare il desiderio di rinverdire i fasti del recente passato. Gli altri team, gli altri colossi, sono avvertiti. La sfida da Suzuka, in pratica, è già lanciata.

La Honda nelle vesti di motorista ha vinto sei titoli mondial. Due con la Williams, quattro a seguire con la McLaren tra la seconda metà degli anni '80 e i primi '90.

Dopo essere uscita dalla Formula Uno, il suo ritorno come motorista aveva fatto presagire l'intenzione di tornare al vertice della categoria più importante dele quattro ruote.

I piloti Jenson Button e Takuma Sato della scuderia Bar-Honda.

Lo scorso anno forse aveva illuso, con il secondo posto conquistato dalla Bar alle spalle dell'allora inavvicinabile Ferrari. I risultati più modesti forse hanno spinto la Honda a intervenire in primo piano per realizzare una monoposto davvero competitiva, che possa lottare per le prime posizioni.

Anche la decisione con la quale è stato appoggiato Button nella sua lotta, poi riuscita, per restare con la Bar evitando il passaggio alla Williams, e il ricorso all'esperienza in un team vincente maturata da Barrichello con la Ferrari sottolinea come la Honda non voglia lasciare nulla al caso per tornare sul gradino più alto del podio.

«Desideriamo imprimere una svolta alla scuderia e renderla competitiva ai massimi livelli. Abbiamo i piloti in grado di farlo», ha del resto detto il direttore della Honda corse Hiroshi Oshima.

Takuma Sato, secondo pilota di questi ultimi due anni ha fatto buon viso a cattiva sorte. Si è presentato alla conferenza stampa della Honda, rivelando di aver ricevuto una «proposta interessante» per continuare a correre in F1 anche nel 2006. «Non posso fare nomi nè dire se la mia nuova possibile squadra potrà correre già dal 2006 - ha affermato -. L'unica cosa sicura è che non lascerò la F1».

La Honda ha del resto precisato di essere pronta a fornire motori alla «nuova» scuderia. Che resta per ora misteriosa.

Anche se si fa il nome della «Coca Cola», il colosso delle bevande che potrebbe seguire la stessa strada intrapresa nel 2005 dai rivali della «Red Bull». Così come la Honda, visto che con l'acquisizione della Minardi anche la Red Bull avrà un team secondario.

Oshima ha infine rivelato che la sede della scuderia interamente giapponese resterà in Inghilterra.

CAMBIAMENTI

Minardi: con Red Bull più investimenti

SUZUKA Minardi: nuovo boss stessa anima. A proposito di cambiamenti e di novità, la Minardi diventerà anche lei un team Red Bull ma il fondatore, Gian Carlo, assicura: «Lo spirito rimarrà lo stesso anche così». Il bastone di comando è passato proprio da Minardi al miliardario Dietrich Mateschitz, ma non per questo Minardi si deprime: «Quello che conta è che lo staff sarà confermato - ha spiegato -. E poi con la Red Bull finalmente il mondo vedrà di che cosa siamo capaci, tutti sanno cosa Mateschitz ha fatto con la Jaguar».

Nonostante la petizione dei tifosi per mantenere anche il nome italiano alla scuderia, dunque, si impone probabilmente un cambiamento.

Minardi spiega: «Dobbiamo accettare la decisione di Mateschitz. Teniamo presente che al momento il nostro budget annuale è quello mensile dei top team... Sono certo che Red Bull porterà gli investimenti necessari».

Per quanto riguarda i piloti uno dei due titolari dovrebbe essere Vitantonio Liuzzi, come terzo pilota spunta il nome del polacco Robert Kubica.

IN BREVE

Sunday: dal 2007 Kimi con le Rosse

SUZUKA Dall'Inghilterra giungono voci di un possibile passaggio di Kimi Raikkonen alla Ferrari nella stagione 2007. A rivelarlo è il tabloid britannico Sunday Mirror, che parla di 22 milioni di sterline per ottenere il pilota finnico dalla McLaren-Mercedes. Citando fonti interne al Circus della Formula Uno, il giornale inglese parla di un Jean Todt intenzionato ad affiancare Raikkonen, principale avversario di Fernando Alonso nel Mondiale 2005, all'ex-campione del mondo Michael Schumacher, che però non ha ancora reso note le sue intenzioni per l'anno 2007.

A Maranello una mostra sul mitico pilota Ascari

MARANELLO Una mostra sul primo campione del mondo Ferrari: 40 immagini di Corrado Millanta, le vetture, i trofei, i cimeli di Alberto Ascari alla Galleria Ferrari di Maranello da martedì. Fino al 30 novembre, un'esposizione di valore storico proporrà le auto del pilota, la 815 Auto Avio Costruzioni - prima vettura costruita da Enzo Ferrari, le monoposto Ferrari 166 F2 e 500 F2 (vettura con cui vinse il mondiale nel 1952 e 1953), i trofei più prestigiosi e alcuni memorabilia: quali il casco azzurro, gli occhiali, i guanti, la giacca di pelle indossata durante la vittoriosa Mille Miglia del 1954.